

Dagli archivi del Granducato MIRACOLO A PIOMBINO APPUNTI SULLE “BARCHE CORRIERE” DELL’ISOLA D’ELBA

Alberto Càroli, ASPOT
(prima parte)

L’evento miracoloso

“Pietro del Bono Capitano di bastimento e possidente domiciliato a Portoferraio servo umilissimo di V.S.Ill.ma si dà l’onore di rappresentare ossequiosamente come la di lui famiglia ha prestato un servizio di 42 anni alla Toscana in qualità di accollatario del trasporto dei pieghi postali tra Piombino e Portoferraio e precisamente per 20 anni l’estinto suo genitore Pasquale e per 22 il defunto suo fratello Marc’Antonio senza reclamo di sorta e con quello zelo e attività che deve sempre distinguere un pubblico impiegato come nel concorso della fedeltà del servizio nell’interesse dello Stato”.⁽¹⁾ È così che Pietro Del Bono, scrivendo al Soprintendente Generale alle Poste di Toscana nel 1859 per chiedere di essere riammesso al servizio del trasporto della posta tra Portoferraio, all’isola d’Elba, e Piombino dopo che questo era stato affidato al piombinese Giuseppe Tavolara, riesce, in maniera sintetica ed efficace, a farci conoscere quasi mezzo secolo di vita marinara dedicata al servizio postale. Una famiglia, i Del Bono, con il mare nel sangue. Nell’aprile del 1821 il “padrone” Pasquale, capostipite della famiglia, navigava trasportando posta tra Piombino e Portoferraio con il gozzo “La Fenice”. È l’unica imbarcazione che ha fatto servizio in tutti questi anni di cui si conosce con esattezza il nome.⁽²⁾

Situazioni critiche sicuramente ne hanno passate, sempre, fortunatamente, senza particolari gravi conseguenze. E il Granduca è sempre stato riconoscente verso questi uomini che, per rispettare gli obblighi di un contratto per un servizio che veniva riconosciuto di estrema importanza, non esitavano a correre rischi e a navigare spesso in condizioni meteorologiche veramente avverse. Riconoscente per i rischi corsi, ma anche per i danni sofferti per causa del mare: “Intenta sempre la I.e R.A.V. a riparare ed alleviare con speciali tratti di beneficenza gl’infortuni sofferti in regio e pubblico servizio si è per due volte degnata nel novembre 1826 e febbraio 1831 di concedere straordinario sussidio al padrone Del Bono conduttore della barca corriera di Portoferraio, onde in parte compensarlo dei danni arrecatigli dalle fiere e

pericolose burrasche sofferte trasportando coraggiosamente malgrado la contrarietà del mare e del tempo da Portoferraio a Piombino e viceversa le ordinarie corrispondenze. Colpito lo stesso conduttore nella notte dal 25 al 26 febbraio scorso [1838] da consimile forte burrasca riportò nella sua barca i danni menzionati nelle qui annesse informazioni dell’amministratore postale di Portoferraio. Perdeva gli oggetti appartenenti all’equipaggio e fu al momento di perdere anche il fratello portato via da un colpo di mare e solo salvato da un cavo che a caso trovò teso”.⁽³⁾

L’evento forse più importante accadde presumibilmente il 14 dicembre 1844, quando Marc’Antonio Del Bono (Fig.1) era accollatario della barca corriera. Ce lo descrive con dovizia di particolari Ferdinando Pavolini (Fig.2), Amministratore della Posta di Portoferraio.⁽⁴⁾



Fig.1 - Firma di Marc’Antonio Del Bono. La grafia mostra una persona con istruzione di base (legge e scrive), ma con mani più avvezze a lavori duri.



Fig.2 - Firma di Ferdinando Pavolini: scrittura precisa ed elegante che individua una persona istruita e colta.

“Non prima di domenica alle ore 1 pomeridiane potemmo tranquillizzarci della sorte dell’equipaggio della barca corriera che noi credevamo con raccapriccio perduto.⁽⁵⁾ Il pericolo però non fu piccolo e lo spavento grande per i poveri marinari che giunsero al punto di nudarsi tutti perché vedevansi sul punto di esser ingoiati dal mare e così per tentare di salvarsi nuotando con meno impaccio di roba indosso. In un momento però di disperata audacia abbracciarono il partito di gettarsi su gli scogli di Piombino per tentare di salvarsi e vi riuscirono perché gettatisi come suol dirsi a corpo perduto sull’incinta del moletto di Piombino passarono in un col mare

di sopra al muro dell'incinta medesima col pericolo certo di fracassare la barca e perdersi tutti sotto gli occhi di tutta una popolazione accorsa a vedere questo lacrimevole quadro. Iddio solo li tenne per aria. Ella non conosce questo muro. Il Signor Barsanti⁽⁶⁾ e il Signor Averani lo hanno veduto. Lockmann⁽⁷⁾ più degli altri potrà dirle quanto è alto e pure la nostra barca non potendo vedere l'entrata di quel moletto lo ha passato per sopra.

E son persuaso che i piombinesi stessi nel rammentarselo non potranno fare a meno di non credere ai propri occhi.

Il tempo seguita pessimo. Sono le 11 di mattina e non v'è speranza di avere la posta. Se non calma in queste due ore che restano di tempo non posso ne meno spedire. Pazienza. Trista condizione per quelli che sono circondati dal mare".

Questa lettera riuscì poi a partire giungendo a Pisa nella sera del 18 dicembre: "mi faccio lecito di rimettere la lettera del R. Amministratore di Portoferraio che ho ricevuta questa sera onde possa apprendere dalla medesima come miracolosamente riesci ai marinari della barca corriera dell'Elba di potersi salvare dalle furiose onde del mare e mantenendosi sempre il mare in burrasca sentirà che alle ore 12 e mezzo meridiane di ieri non avevano ricevute le lettere di qui partite lunedì mattina. Siccome però le lettere sono giunte questa sera così si vede che poté spedire la barca di supplimento quantunque non li fosse giunta la posta o se li giunse la fece ripartire subito".⁽⁸⁾ Dal contenuto della lettera si apprende dell'esistenza di una barca di scorta che veniva utilizzata in caso di mancato ritorno da Piombino, per impedimenti, della barca corriera.

Da una cartolina illustrata degli anni trenta del '900 (Fig.3) possiamo capire quale fu il teatro della vicenda. È chiaramente visibile la stretta bocca di entrata del "porticciolo", come ancora viene chiamato, e la "incinta" ovvero la diga costruita a protezione dello specchio d'acqua del porticciolo stesso. Ed è proprio questa diga che la barca corriera, praticamente non più governabile, riuscì a superare letteralmente volando e ricadendo successivamente nelle acque interne. Dalla descrizione del Pavolini sembrerebbe che la barca corriera ammarando non abbia urtato altre imbarcazioni danneggiandole. A ridosso del porto, rimasto operativo per il traffico con l'isola d'Elba fino al 1932,⁽⁹⁾ in posizione rialzata, era la piccola folla in trepidante attesa non tanto della posta, quanto di coloro che la trasportavano.⁽¹⁰⁾



Fig.3 - Il porticciolo di Piombino all'interno del quale avvenivano gli scambi postali della barca corriera.

In tutte queste vicissitudini è forse anche troppo facile capire il dramma vissuto dalle cinque persone che costituivano l'equipaggio, l'ansia della popolazione piombinese accorsa ad assistere ad un evento straordinario che li accomunava, anch'essi gente di mare, a quelle vite in balia della natura, e l'angoscia di chi, famiglie e superiori, non poteva avere notizie sulla sorte della barca corriera, sinché non fosse rientrata all'Elba.⁽¹¹⁾

Le barche corriere

È destino di un'isola essere legata al continente per mezzo di un natante. E la posta segue anch'essa questa logica.

In tempi ancora "oscuri" dal punto di vista dell'organizzazione postale in luoghi marginali quali potevano essere le isole minori, l'unica maniera per comunicare con la terraferma era quella di affidarsi a bastimenti che per commercio si recavano nella direzione della missiva che si voleva inviare. Erano collegamenti occasionali, che tuttavia talvolta potevano rappresentare anche il vettore della lettera di risposta, trattandosi di velieri che commerciavano prodotti dell'isola o incrociavano le acque dell'Elba.

Della lettera di figura 4 è interessante il contenuto della stessa: "fino ad hora non mj è pervenuta nessuna risposta, forse con il ritorno del bastimento dj Padrone Cristofano, sarà cosa facile che me ne capiti qualche d'una". È evidente che questo Cristofano navigava dall'Elba verso Livorno e forse oltre, e che a lui erano soliti affidare lettere nell'una e nell'altra direzione. Il destinatario della lettera, Francesco Venturini, era praticamente un "forwarder"⁽¹²⁾ del portoferraiese Gabriello Mastiani. Ad esso venivano indirizzate lettere che doveva provvedere a recapitare sul continente.⁽¹³⁾

A partire dal 1788, Portoferraio comunica regolarmente con Torrenuova, situata immediatamente oltre il confine nord del Principato di Piombino, nel Granducato di Toscana (Fig.7).⁽²²⁾

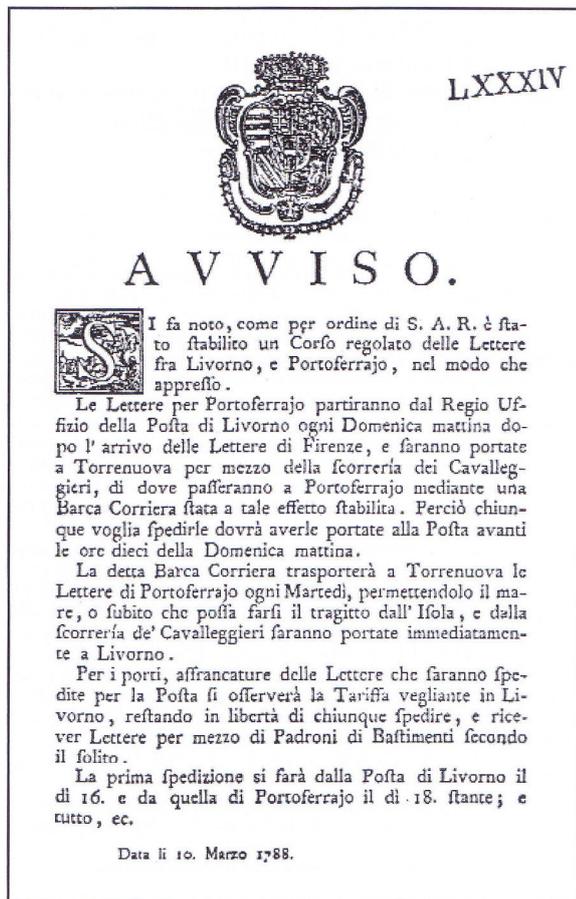


Fig.7 - Avviso del 10 marzo 1788 concernente il nuovo corso della barca corriera granducatale a partire dal 16 marzo.

Nel tratto di terra (Livorno-Torrenuova) la corrispondenza veniva trasportata dalla "scorrieria de' Cavalleggeri",⁽²³⁾ un servizio di staffetta detto di "scoperta" che percorrendo la strada litoranea detta dei Cavalleggeri aveva il compito di difendere dagli attacchi barbareschi, vigilare per il contrabbando e costituire un cordone sanitario.

La spesa mensile del trasporto per mare della "valigia" ammontava a fr.88,20; "bastava al servizio in Portoferraio un solo impiegato che riceveva, in luogo di stipendio, la metà della tassa delle lettere che era di cm.14 (2 crazie) ciascuna, senza distinzione di peso".⁽²⁴⁾

Piombino, capitale del Principato omonimo, due volte la settimana era collegata con la marina di Rio, all'isola d'Elba, con barca corriera, il cui costo annuo era di circa fr.2000.⁽²⁵⁾ La traccia più an-

tica dell'esistenza della barca corriera la troviamo in un documento datato 30 giugno 1751 con indicati i "passeggeri imbarcati a Piombino e sbarcati a questa spiaggia [Marina di Rio] dalla Feluga della Posta".⁽²⁶⁾ In epoca successiva, fino alla fine del secolo, sono stati ritrovati riferimenti alla barca corriera in documenti conservati presso l'Archivio Storico del Comune di Marciana. Si tratta prevalentemente di documenti con i quali l'autorità di Rio comunicava con il Governatore di Marciana dandogli l'esito delle sue corrispondenze con la capitale Piombino, tramite la filuga della posta (Fig.8).

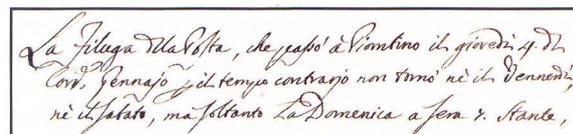


Fig.8 - Lettera da Rio, 13 gennaio 1798: La "Filuga della posta" parti per Piombino giovedì 4 gennaio.

"Ho ricevuto il plico con le accluse sei lettere da V.S.Ill.ma inviatemi per l'istesso latore, per cui gli mando la risposta, gli manderò sicuramente al suo destino. Ieri mattina partì il mio Sig. Gov.re G.le, dopo di essere stato due giorni alla spiaggia. La Posta io non la credo di ritorno per il tempo molto cattivo di mare; ma supposto che venisse domani e doppo domani ritornasse, farò la richiesta spedizione di sue lett.e".⁽²⁷⁾

"Col ritorno della Filuga Corriera, fatto quà da Piombino Lunedì sera, pervenne per V.S.Ill.ma il qui accluso ufficio".⁽²⁸⁾

"Per mezzo dell'Espresso da Lei spedito ho ricevuto la sua Borsetta, che inoltrerò a Piombino per prossima occasione. Attesa l'incostanza del tempo, la Filuga non è per'anche ritornata. Il d.o Espresso si è qua trattenuto finora, ch'è il 1/2 giorno d'oggi; e siccome il vento contrario sempre più cresce, in vece di mancare, pensa di ritornarsene costà".⁽²⁹⁾

"La sua valligia, tornata jeri da Piombino, viene consegnata al di Lei Espresso, il quale ha riposto in quella della Posta il Piego, e Pacchetto, diretto al Sig.Palomba".⁽³⁰⁾

"Col ritorno della Filuga Corriera, ordina il Sig. Gov. G.le di spedirsi nuovam.e costà, ed a Campo un'Espresso, perché abbiano sollecito corso i di Lui uffici".⁽³¹⁾

"Il Sig. Gov.re G.le passa ordine d'inoltrarsi subito costà gli acclusi uffici, che ha recato la Posta in questa sera, da Piombino, lo che si eseguisce in sul momento mediante la spediz.e dell'Espresso".⁽³²⁾

“Ieri tornata appena la Posta fù consegnata la sua Valligia ad’un’Espresso di Campo per nome Appollonio Batignani, raccomandandogli di respingerla costà sicuram.te, e con sollecitudine”.⁽³³⁾

“In questa sera alle ore 24 giunge la Posta dà Piombino, con ordine di spedire subito per Espresso il Valligino di V.S.Ill.ma”.⁽³⁴⁾

“Ieri appunto, dopo una stazione di otto giorni à Piombino, tornò la Filuga della Posta, recando la di Lei valligia con altre sue lettere”.⁽³⁵⁾

Lungone comunicava con Napoli, Porto Santo Stefano o Talamone (RR.Presidi) una volta al mese.⁽³⁶⁾ Di questo collegamento non siamo purtroppo riusciti al momento a ritrovare documenti che possano illustrarne meglio le modalità di svolgimento. È stata trovata invece traccia del collegamento postale nel 1731. Il solito Mariotti, direttore delle Poste di Livorno, ci dice che le lettere che “vanno a Lungone provenienti di Spagna, et altre parti, ancor esse si tassano come si tassano lettere da rimanere in Livorno, [...], altre son prese dal padrone della Filuga del dispaccio di Lungone che parte per colà il Mercoledì, e torna il sabato, et alle volte il lunedì, e le quali di colà porta”.⁽³⁷⁾

Nella seconda parte analizzeremo il periodo francese e quello granducale, fino all’avvento del vapore, coincidente con l’annessione al Regno d’Italia, e l’utilizzazione dei piroscafi in servizio postale.

BIBLIOGRAFIA

- V.Alfani, *Toscana. Organizzazione postale dal 1700 al 1851*, Florence Center srl, Firenze, 2007;
- A.Betti Carboncini, *Le linee di navigazione marittima dell’arcipelago toscano dal 1847 ai giorni nostri*, Calosci, Cortona, 1999;
- L.Bortolotti, *La Maremma settentrionale. 1738-1970. Storia di un territorio*, Franco Angeli, Milano, 1980²;
- *Corso di Diritto commerciale marittimo giusta i principj e secondo l’ordine del Codice di Commercio del Sig. P.S.Bulay-Paty*, Livorno, Tipografia Bertani, Antonelli e C., 1841;
- L.De Zanche, *I Corrispondenti Postali: Italia ed area Mediterranea. Aggiornamento*, in “Bollettino filatelico e storico postale” n.145, settembre 2007;
- *Il Duomo di Portoferraio nella storia*, snt, [2009?];
- V.Guerrieri, *Ricordo di Piombino 1899-1940*, Comune di Piombino-GE9, Firenze, 1988;
- M.T.Lazzarini (a cura di), *La Fonte dei Canali alla Marina di Piombino*, Pacini, Ospedaletto (PI), 2010;
- V.Mellini, *L’Isola d’Elba durante il governo di Napoleone I*, Stab.Tip. del “Nuovo Giornale”, Firenze, 1914;

- G.Migliavacca, *I forwarders in Italia (il ruolo dell’intermediario postale)*, edizione dell’autore, Milano, 1977;
- *Il servizio di posta Piombino-Firenze nel 1557*, in “Circolo Filatelico Numismatico Piombinese. Giornata della Filatelia 1990. Selezione Regione Toscana. Piombino 9-10 giugno 1990”, numero unico a cura di A.Càroli, snt, [1990];
- I.Tognarini, M.Bucci, *Piombino. Storia e arte*, Acciaierie di Piombino, Firenze, 1978;
- *Le vie di mare del Granducato di Toscana*, numero unico edito in occasione di “Toscana 2004”, Firenze 16-18 aprile 2004.

Note

- (1) Archivio di Stato di Firenze (ASF), fondo “Soprintendenza Generale delle Poste, 1814-1860”, serie n.8 “Miscellanee - Sistemazione postale - Affari diversi - Ordini - etc. (1824-1859)”, busta n.254 “Affari diversi (1855-1859)”, “Fascicolo degli affari diversi relativo al 1859”.
- (2) Archivio Alberto Càroli Capoliveri, fondo “Poste”, serie “Arcipelago Toscano”, busta “Collegamenti con il continente”, certificato rilasciato a Piombino il 18 aprile 1821 da Bigeschi, deputato alla sanità di Piombino: “A richiesta del Signor Biagio Benassi Distributore delle lettere a Piombino certifico io infrascritto, che il Padrone Pasquale del Bono del gozzo la Fenice incaricato del trasporto delle lettere di posta da Portoferraio a Piombino medesimo, è giunto in questo Porto a ore 11 1/4 /a.m./ e non è venuto a prendere le spedizioni sanitarie che a ore 1 1/2 /p.m./”.
- (3) ASF, fondo “Soprintendenza Generale delle Poste, 1814-1860”, serie n.1 “Affari del Dipartimento Generale delle Poste (1814-1859)”, filza n.46 “Affari del Dipartimento Generale delle Poste dell’anno 1838, filza n.2 (1-82)”, fascicolo n.21 “Aprile 1838. Del Bono conduttore della barca corriera. Sovvenzione di zecchini 6”: minuta di lettera al Sig. Segretario Palmieri dal Dipartimento Generale, 12 aprile 1838.
- (4) ASF, fondo “Soprintendenza Generale delle Poste, 1814-1860”, serie n.8 “Miscellanee - Sistemazione postale - Affari diversi - Ordini - etc. (1824-1859)”, busta n.231 “Miscellanee (1845-1847)”, fascicolo “1845 - Carte diverse”: lettera da Ferdinando Pavolini, Amministratore della Posta a Portoferraio, 17 dicembre 1844, per Luigi Banchi, Direttore della Posta di Pisa.
- (5) Ferdinando Pavolini, che si trovava a Portoferraio, era venuto a conoscenza dell’avvenimento dalle notizie riportate dalla barca corriera al momento del suo rientro a Portoferraio.
- (6) Luigi Barsanti lo troviamo direttore del R.Ufficio di Posta di Piombino il 9 ottobre 1845.
- (7) Michele Lockmann era stato direttore del R.Ufficio di Posta di Piombino nel 1828; nel maggio 1842 fu trasferito temporaneamente a Portoferraio.
- (8) ASF, fondo “Soprintendenza Generale delle Poste, 1814-1860”, serie n.8 “Miscellanee - Sistemazione postale - Affari diversi - Ordini - etc. (1824-1859)”, busta n.231 “Miscellanee (1845-1847)”, fascicolo “1845 - Carte diverse”: lettera da Luigi Banchi, Direttore della Posta di Pisa, 18 dicembre 1844, al Soprintendente Generale delle R.Poste, a Firenze.
- (9) Dal 1932 i piroscafi postali dall’isola d’Elba approderanno al molo “Elba” del nuovo scalo di Portovecchio. Cfr. A.Betti Carboncini, “Le linee di navigazione marittima dell’arcipelago toscano dal 1847 ai giorni nostri”, Calosci, Cortona, 1999, pag.57.
- (10) Da tutto ciò si può anche provare a giustificare la presenza di alcuni segni della fede sia a Piombino che a Portoferraio. A Piombino, proprio di fronte all’imboccatura del porticciolo vi è, adesso in copia, sopra le cosiddette “fonti di marina”, un bassorilievo consumato dal tempo e dal salmastro raffigurante la Madonna, risalente al 1470. A Portoferraio, nel duomo, vi è un altare dedicato alla Madonna del Buon Viaggio, dove in un dipinto - presente nella chiesa già dal 1700 - e in un decoro in argento applicato alla tela sono rappresentati elementi della vita di mare. Ci viene da pensare che queste presenze siano il frutto di una fede popolare, radicata anche sulle esperienze forti delle attività legate al mare, e che siano state lì collocate come ex-voto o come celeste protezione per tante persone e famiglie che dal mare ricevevano sostentamento. Altrove, all’isola d’Elba, vi sono testimonianze analoghe: a Rio Marina nella chiesa parrocchiale sono conservati due dipinti raffiguranti la Madonna con Bambino con in mano un veliero, mentre a Marina di Campo, in località Alzi, una cappella è dedicata alla Madonna del Buon Viaggio. Anche qui un quadro raffigura la Madonna che tiene nelle mani un vascello.

- (11) Il telegrafo elettrico verrà introdotto in Toscana solo dopo alcuni anni dall'evento elbano qui descritto. Il collegamento Piombino-Elba si attuerà dopo l'Unità d'Italia, con la stesura di un cavo sottomarino. Nella "Carta generale delle Linee Telegrafiche dello Stato", pubblicata a Torino il 20 maggio 1860, la linea Piombino-Portoferraio è indicata tra quelle approvate o in costruzione.
- (12) Il "forwarder" o "forwarding agent", figura tipica delle città portuali, specialmente in tempi remoti, altri non era che uno spedizioniere, un corrispondente postale, talvolta denominato anche "incamminatore" (di corrispondenze). Cfr. L.De Zanche, "I Corrispondenti Postali: Italia ed area Mediterranea. Aggiornamento", in "Bollettino prefilatelico e storico postale", n.145, settembre 2007, pag.137.
- (13) Per chiarezza si riporta la trascrizione del contenuto della lettera: "In risposta della sua cortesissima sotto la data delli 27 scorso ho veduto con quanta puntualità, è prontezza ella si è compiaciuto di honorarmj di sua grata risposta, alla qle li dico che restò non meno confuso che obbligato alla singular Generosità e Benignità dj V.S., Presentò che ella mj fece gratia con fido recapito incamminare le due lettere passate a lej raccomandate à chj erano dirette, ben che fino ad hora non mj è pervenuta nessuna risposta, forse con il ritorno del bastimento dj Padrone Cristofano, sarà cosa facile che me ne capiti qualche d'una, onde ne starò à vedere il seguito; V.S. mj accenna che sè per fortuna li capiteranno lettere di mio, si compiacerà la bontà di V.S. di inviarme; per avviso di V.S. desidererej sape qualche nuova, se Don Martino mio figliolo sia andato à Firenze in compagnia del Sig.re Pier Ant:o Minuccj, ò vero si ritrovj in Pisa; perché nel mese passato mj scrisse che luj andava à Firenze insieme con il sud:to S.re. In gratia non manchj di darmene qualche avviso, e condonj dei tanti incomodj. Il Sig. Fran:co M:a Minuccj la reverisce, insieme con il S.re Raffaello del Varnaccj, mentre per fine con devoto ossequio le faccio devotiss:ma reverenza confermandomi al solito.
Portoferraio li 14 dicembre 1691
Gabriello Mastianj".
- (14) V.Mellini, "L'Isola d'Elba durante il governo di Napoleone I", Stab.Tip. del "Nuovo Giornale", Firenze, 1914, pag.62.
- (15) Per "legni" si intende bastimenti. La figura del comandante riuniva nella sua persona la qualità di "navicolare", cioè di colui che conduce e dirige la navigazione, e di "padrone" essendo incaricato di vigilare alla conservazione del bastimento, di esigere il nolo, e di fare tutte quelle operazioni in nome e per conto del proprietario. Cfr. "Corso di Diritto commerciale marittimo giusta i principj e secondo l'ordine del Codice di Commercio del Sig. P.S.Bulay-Paty", Livorno, Tipografia Bertani, Antonelli e C., 1841, pagg.88-89.
- (16) ASF, fondo "Direzione delle Poste. 1709-1814", filza n.10 "Affari diversi".
- (17) All'epoca a Portoferraio vi erano le confraternite della Misericordia, del SS.Sacramento, del Carmine e del Corpus Domini. Cfr. G.Ninci, "Notizie compendiate delle chiese, oratori, cappelle di Portoferraio e sue campagne, raccolte e registrate nel 1834", manoscritto conservato nell'Archivio della Confraternita del SS.Sacramento, Portoferraio.
- (18) "È stato sempre antico costume in quest'ufficio che le lettere a pagamento per Portoferraio paghino la metà della tassa a questa Posta, qual danaro l'hanno sempre messo nella casa dei Franchi, l'altra metà la godevano i Padroni dei legni, che portano le lettere colà, e dispensavano le medesime, il qual danaro, mezzo se ne servivano in beneficio d'un Altare della loro confraternita in detto porto, e l'altra metà nel giorno della Festa se la scialavano, e siccome venivano a prender le lettere, e pagavano la metà dell'importare al ritorno, che facevano, e tutti facevano de' codicilli, e non se ne ricavava quasi nulla". ASF, fondo "Direzione delle Poste. 1709-1814", filza n.10 "Affari diversi".
- (19) Non si capisce però cosa era dovuto ai "padroni dei legni" e cosa spettava alle Poste di Livorno. Sembra che rimanesse invariata l'entrata da destinare a Livorno, ma in tal caso i bastimenti avrebbero trasportato senza compenso le lettere, e ci sembra alquanto improbabile.
- (20) L'operato di Giuseppe Venturi può essere collocato tra il 1709 e il 1721, periodo in cui Girolamo Niccolini fu Governatore di Portoferraio.
- (21) Governatore di Portoferraio tra il 1721 e il 1726.
- (22) Museo storico delle Poste e delle Telecomunicazioni, Archivio storico, Roma, 50/55/8.
- (23) Per Bortolotti i cavalleggeri avrebbero effettuato il trasporto dei soli dispacci ufficiali diretti all'Elba. Cfr. L.Bortolotti, "La Maremma settentrionale. 1738-1970. Storia di un territorio", Franco Angeli, Milano, 1980², pag.66. Lo stesso Bortolotti sottolinea inoltre: "la posta partiva da Livorno per l'Elba solo una volta alla settimana, contro due per l'Inghilterra e per la Spagna: e questo dà una chiara idea dell'arretratezza e dell'isolamento nei quali ancora si trovavano la Maremma e le isole", ivi, pag.70.
- (24) V.Mellini, "L'Isola d'Elba durante il governo di Napoleone I", cit., pag.62.
- (25) V.Mellini, "L'Isola d'Elba durante il governo di Napoleone I", cit., pag.63. Piombino a sua volta corrispondeva una volta alla settimana con Siena, mediante una staffetta mantenuta da un'impresa che percepiva per detto servizio da 1770 a 1880 fr. annui. Cfr. "Il servizio di posta Piombino-Firenze nel 1557", in "Circolo Filatelico Numismatico Piombinese. Giornata della Filatelia 1990. Selezione Regione Toscana. Piombino 9-10 giugno 1990", numero unico a cura di A.Càroli, snt, [1990], pagg.3-4.
- (26) ASF, fondo "Principato di Piombino, Amministrazione centrale", filza n.123 "Lettere ed atti da diversi luoghi del Principato. Ordini concernenti l'ufficio della Sanità ed affari relativi. 1738-1784-1798", carta 156.
- (27) Lettera da Rio, 24 novembre 1769, ad Antonio Sardi, Governatore di Marciana (Archivio Storico Comune di Marciana [ASCM], busta n.94 "Corrispondenza anni diversi. 1769"). Il 23 novembre, giovedì, la barca corriera parte da Rio.
- (28) Lettera da Rio, 12 dicembre 1792, ad Antonio Sardi, Governatore di Marciana (ASCM, busta n.101 "Corrispondenza anni diversi. 1792"). Il 10 dicembre, lunedì, la barca corriera arriva a Rio.
- (29) Lettera da Rio, 23 dicembre 1792, ad Antonio Sardi, Consultore e Governatore di Marciana (ASCM, busta n.101 "Corrispondenza anni diversi. 1792").
- (30) Lettera da Rio, 13 aprile 1793, ad Antonio Sardi, Consultore e Governatore di Marciana (ASCM, busta n.101 "Corrispondenza anni diversi. 1792"). Il 12 aprile, venerdì, la filuga della posta arriva a Rio.
- (31) Lettera da Rio, 6 dicembre 1793, ad Antonio Sardi, Governatore di Marciana (ASCM, busta n.102 "Corrispondenza anni diversi. 1793").
- (32) Lettera da Rio, 13 dicembre 1793, a Marciana (ASCM, busta n.102 "Corrispondenza anni diversi. 1793"). Il 13 dicembre, venerdì, la barca corriera arriva a Rio.
- (33) Lettera da Rio, 19 dicembre 1793, ad Antonio Sardi, Consultore e Governatore di Marciana (ASCM, busta n.102 "Corrispondenza anni diversi. 1793"). Il 18 dicembre, mercoledì, la barca corriera arriva a Rio.
- (34) Lettera da Rio, 15 gennaio 1798, ad Antonio Sardi, Governatore di Marciana (ASCM, busta n.108 "Corrispondenza anni diversi. 1798"). Il 15 gennaio, lunedì, la barca corriera arriva a Rio.
- (35) Lettera da Rio, 26 febbraio 1798, ad Antonio Sardi, Governatore di Marciana (ASCM, busta n.108 "Corrispondenza anni diversi. 1798"). Il 25 febbraio, domenica, la barca corriera arriva a Rio.
- (36) V.Mellini, "L'Isola d'Elba durante il governo di Napoleone I", cit., pag.62.
- (37) ASF, fondo "Direzione delle Poste. 1709-1814", filza n.10 "Affari diversi".

■
(continua)